

Westland Welkin NF Mk.II



1:48
PLT 219

V létě 1940 se nad Britskými ostrovy objevil jeden z prototypů Ju 86P. Létal v tak velkých výškách, že byl nezasazitelný jak protivzdušnou obranou, tak britskými stíhačkami. Obavy z ofenzivy výškových bombardérů Luftwaffe vedly Air Ministry k vydání specifikací F.4/40. Ty požadovaly výškový stíhač vyzbrojený šesti kanóny, vybavený radarem a přetlakovou kabinou pro dvoučlennou osádku.

Ze čtyř projektů firem Hawker, General Aircraft a Westland byl vybrán jeden ze dvou návrhů Westlandu, dvoumotorový dolnoplošník továrního označení P.14. V průběhu kreslení prošel tento návrh velkými změnami. Definitivní návrh představoval jednomístný středoplošník s přetlakovou kabinou a s výzbrojí čtyř kanónů. 9. ledna 1941 objednalo RAF stavbu dvou prototypů a zároveň objednávku na 100 a později na dalších 200 ks..

První prototyp Welkinu Mk.IDG558/G vzlétl 1. listopadu 1942. Objevily se problémy s křídélky a s podélným řízením, upravoval se tvar ocasních ploch, tvar motorových gondol. Často selhávaly regulátory otáček vrtulí, což pronásledovalo i další Welkiny. Závady se postupně dařilo odstraňovat.

I přesto se při vojenských zkouškách u Zkušební jednotky RAF pro záchytné stíhání zjistilo, že Welkin má problémy s říditelností a že je velmi neobratný. Ofenziva německých výškových bombardérů se nekonala. RAF proto hledalo možnost využití Welkinu v jiné roli, ale pro specializovanou konstrukci a specifické vlastnosti nebyl Welkin v jiných rolích využitelný. Úspěšný byl pouze návrh na dvoumístnou noční stíhací variantu. Prototyp byl přestavěn z jednoho kusu jednomístného Welkinu a označen Mk.II. Welkin Mk.II byl o 1,93 m delší, v přídi byl umístěn radar AI MK. VIII a konce křídel měly větší vzepětí. Welkin nikdy nebyl přijat do výzbroje RAF a jeho výroba byla zastavena po dohotovení 75 kusů.

TTD:

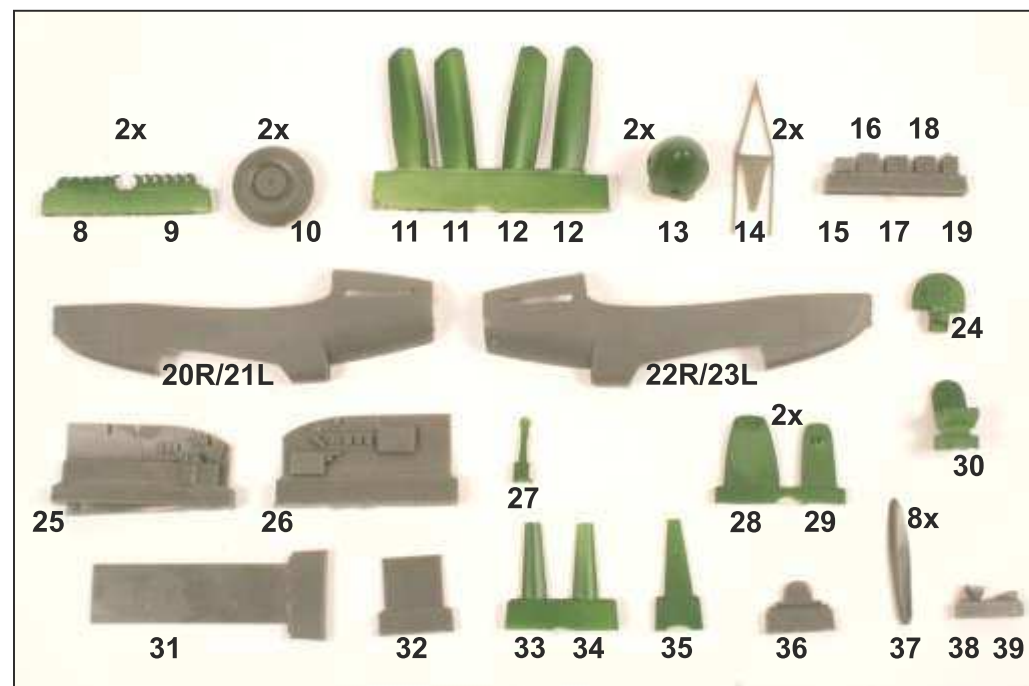
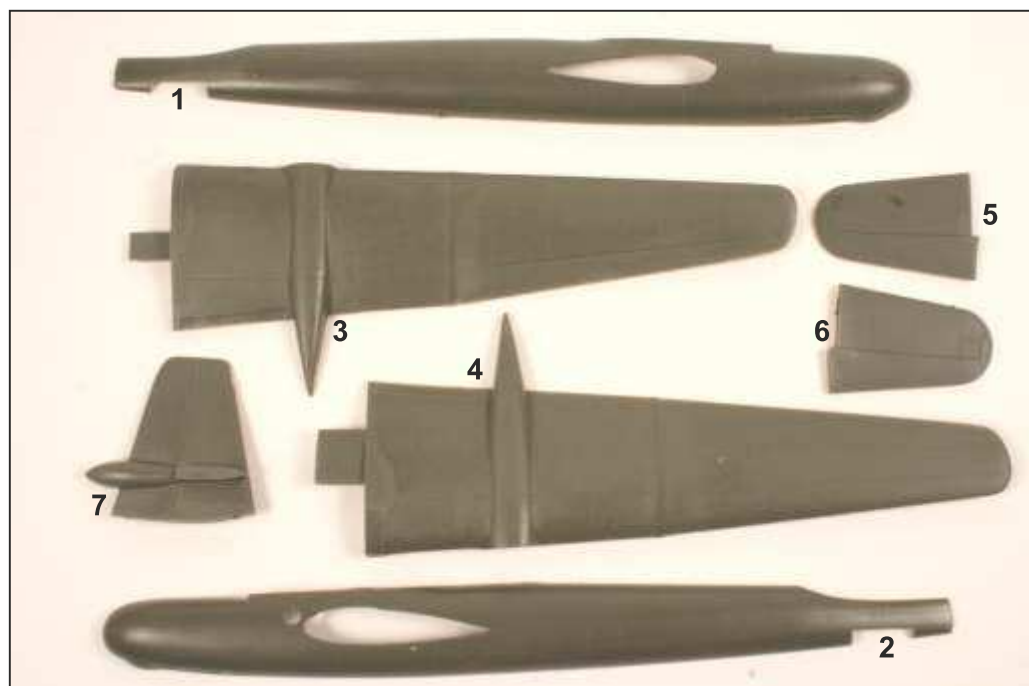
Rozpětí: 21,34 m, délka: 13,93 m, max. rychlost v 9150 m: 580 km/h, dolet: 1930 km, dostup: 12500 m

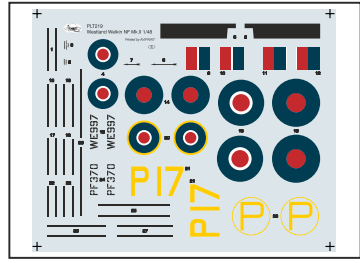
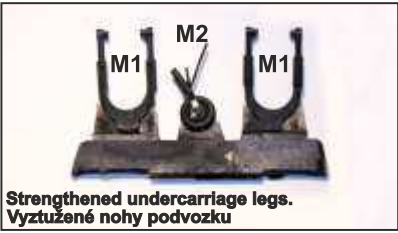
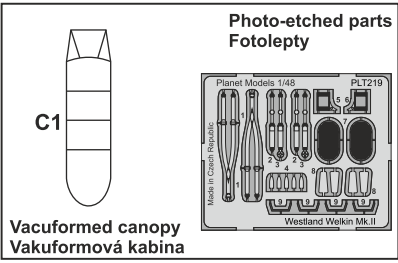
During summer of 1940 one of the Ju 86P the British island. It flew so high that neither British fighters could reach it. This led to the bomber offensive so the Air Ministry issued a F.4/40 specification. This specification called for high altitude fighter equipped with six cannons, radar and pressurized canopy for crew of two.

Winning design was chosen from four designs proposals by Hawker, General Aircraft and Westland. It was two engined, low wing monoplane with factory designation P.14. During the design stage it was largely modified. The final design proposal comprised of single seater, mid-wing aircraft with pressurized canopy and armament consisting of four cannons. The production of the two prototypes was ordered by RAF on 9th January 1941. Subsequently RAF ordered series production of 100 aircraft later increased to 200 additional.

The first prototype Welkin Mk.ID G558/G took off on 1st November 1942. Soon ailerons and lengthwise stability troubles appeared; the tail planes and engines' nacelles had to be reshaped. Often the propeller rotation regulators malfunctioned and other Welkins suffered by this disease, too. These malfunctions were subsequently eliminated. Though, the military trials by RAF Interception Testing Unit revealed that Welkin has flying control troubles and its maneuverability is very bad. The German high level bomber offensive never ran up so RAF tried to find another purpose for Welkins but with its specific design and characteristics the Welkin was not suitable for any. Only the double-seater night fighter version was successful. The prototype was modified from single-seater Welkin and designated Mk.II. Welkin Mk.II was lengthened by 1.93 m, the wing tips had bigger dihedral and it was equipped by nose mounted AI Mk.VIII radar. Welkin was never accepted to RAF and its production stopped at 75th produced aircraft

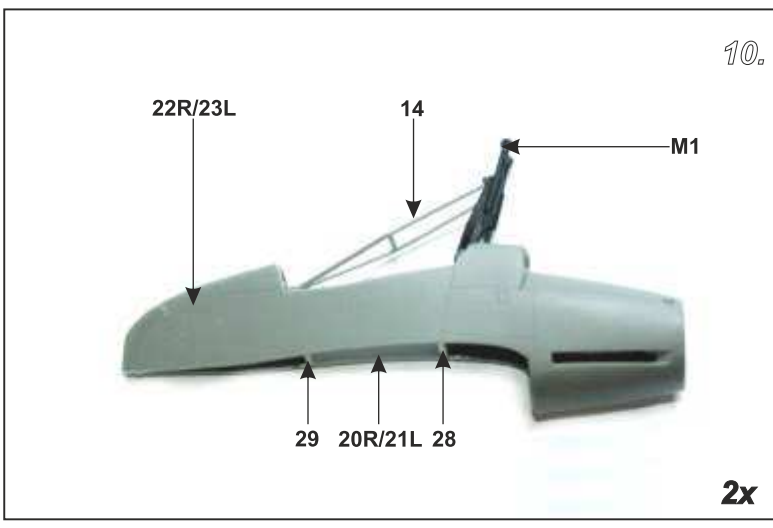
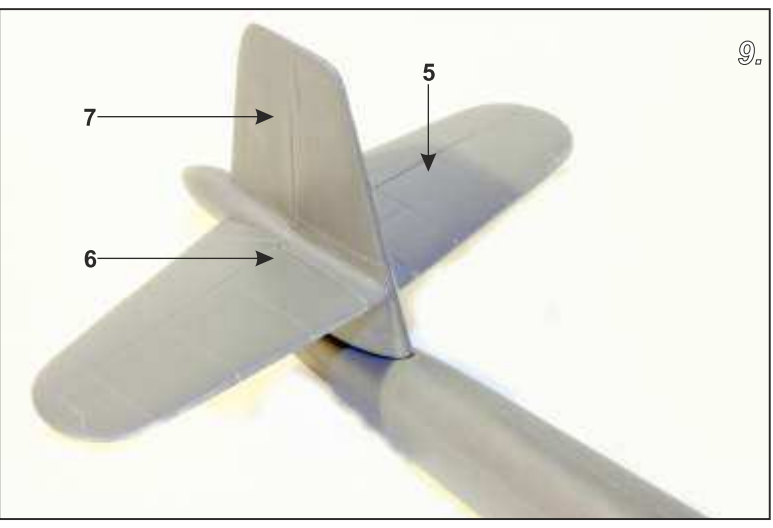
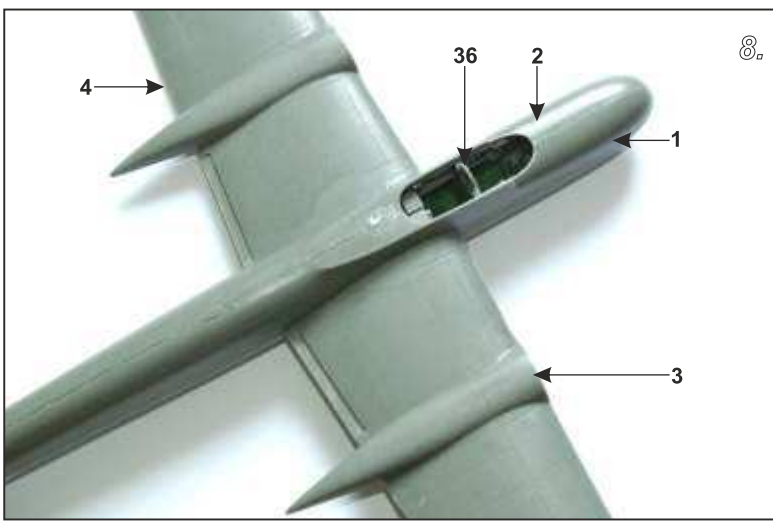
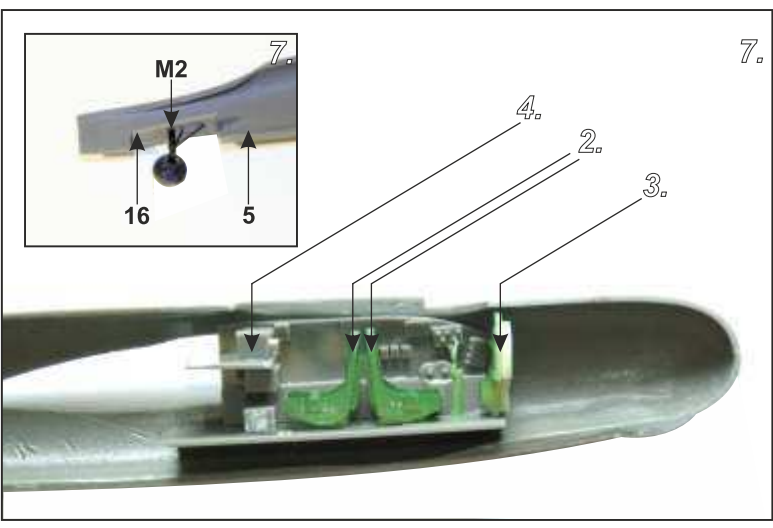
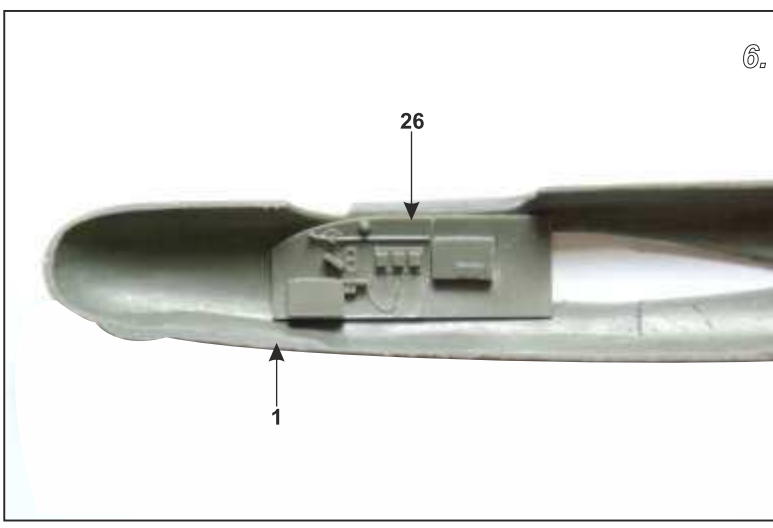
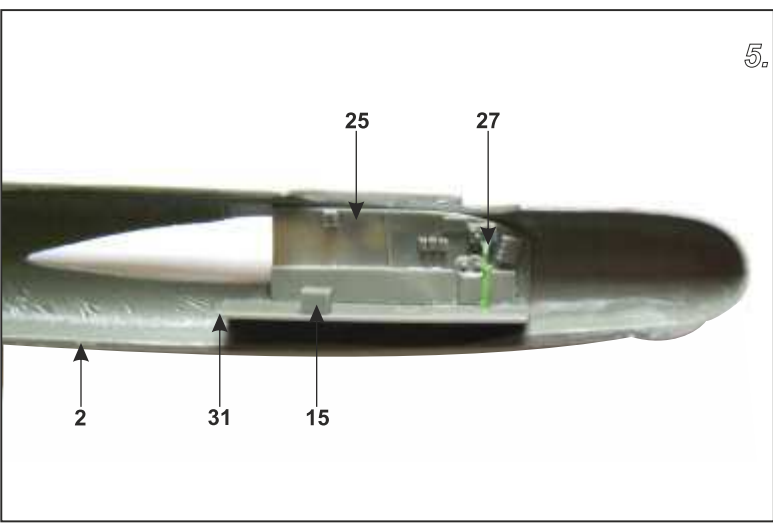
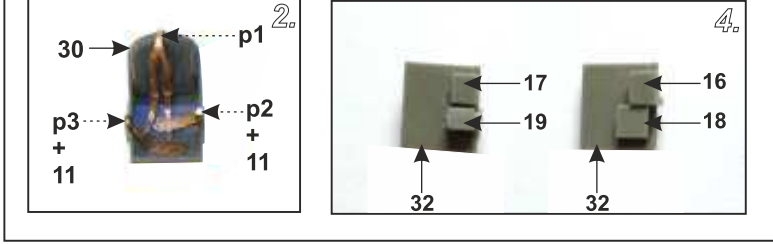
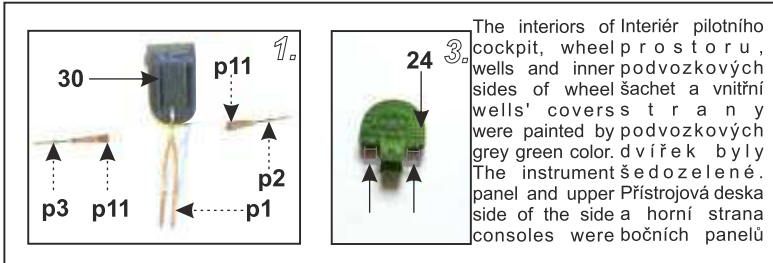
Wingspan: 21,34 m, Length: 13,93 m, Max. Speed at 9150 m: 580 kmh, Range: 1930 km, Service Ceiling: 12500 m..





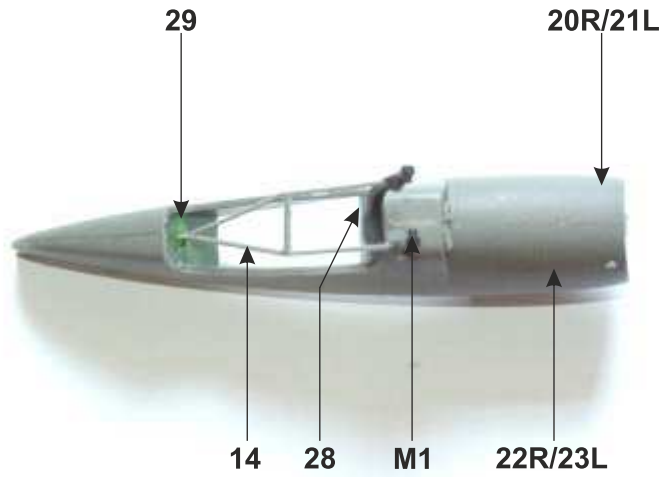
K lepení použijte kyanoakrylátové lepidlo! Díly ohnuté, popř. pokrčené vlivem teplotních změn a stárnutí materiálu mohou být narovnané do požadovaného tvaru pomocí proudu teplé vody nebo vzduchu (fén na vlasy). Kontaktní plochy doporučujeme před lepením odmastit.

For best glueing results use cyanoacrylate glue! Parts slightly distorted and bended owing to temperature changes or due to material ageing can be straightened to requested shape by hot water or hot air jet. This process can be repeated till result is entirely satisfactory. Before glueing degreasing is recommended.



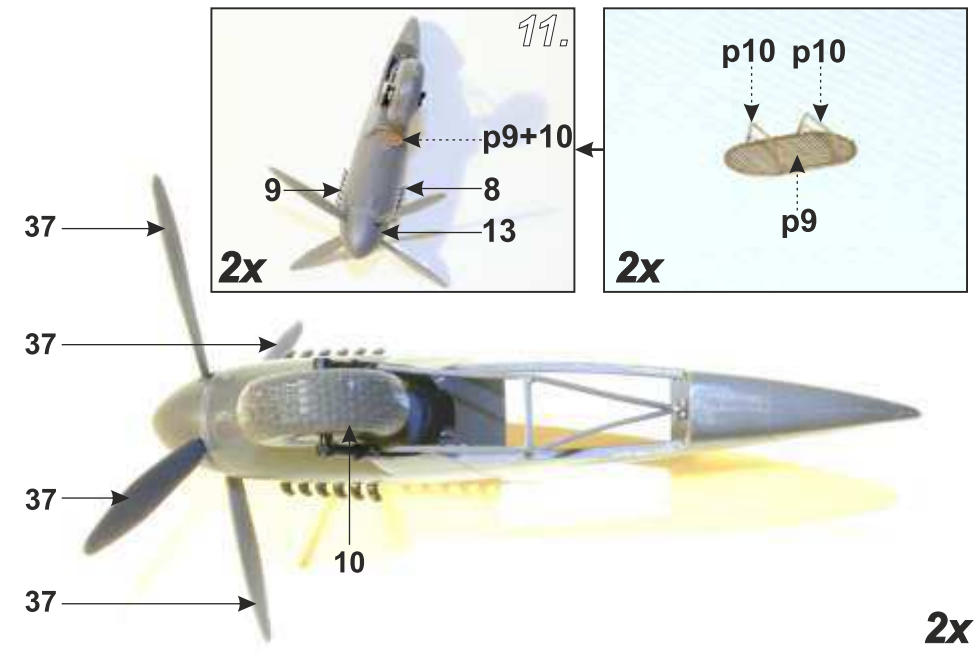
Hlavní podvozkové nohy a vzpěry, vidlice a noha ostruhy byly tmavě šedivé s pracovními plochami z leštěného kovu. Disky kol byly nastříkány hliníkovou barvou.

The main undercarriage legs and struts, tail wheel's strut and leg were dark grey with hydraulic cylinders made from polished steel. The wheels' discs were painted by aluminum color.



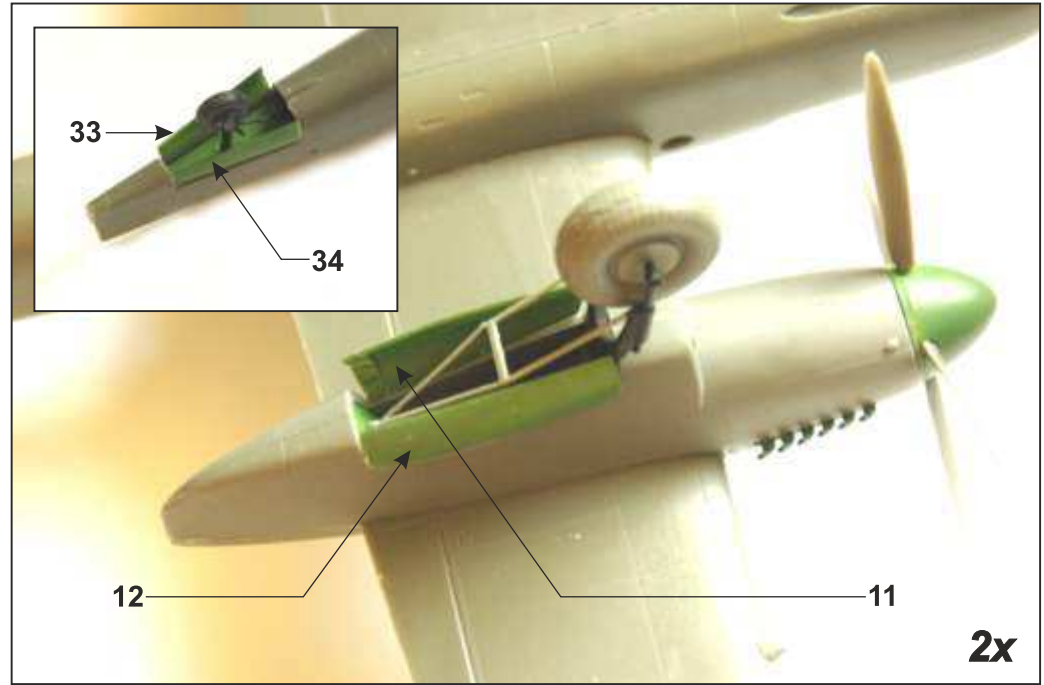
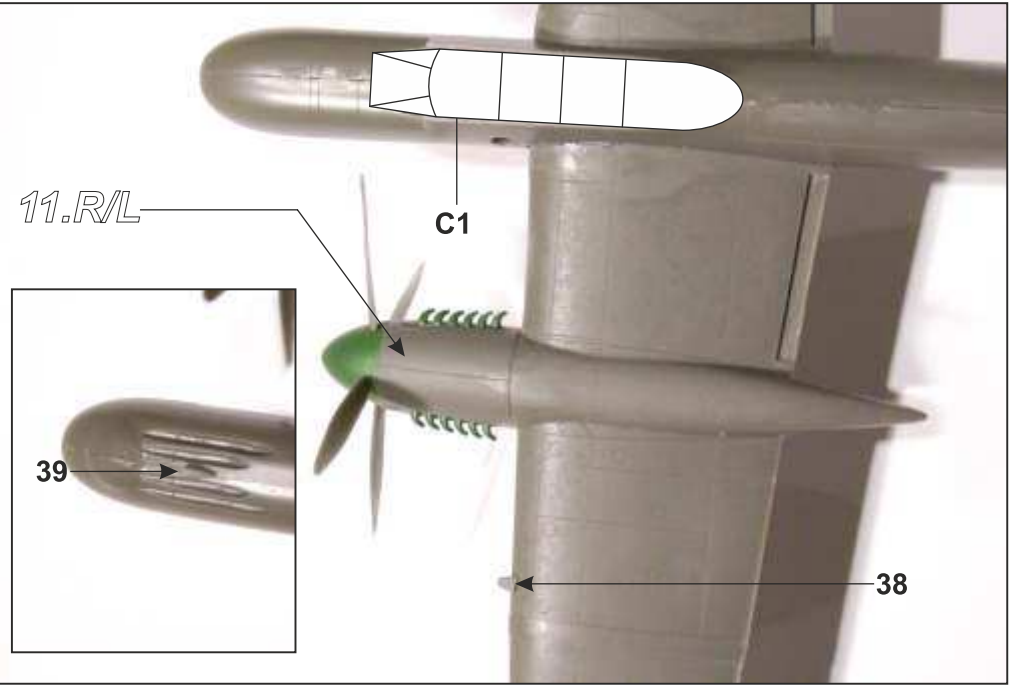
2x

11.



2x

11.R/L



2x

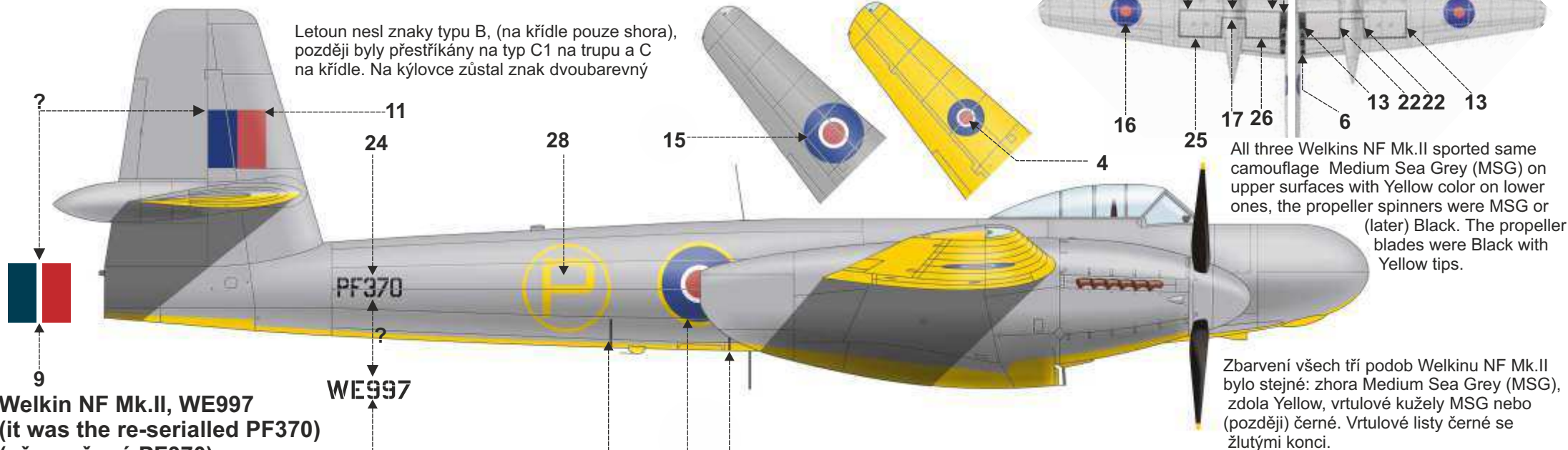
Welkin NF Mk.II, PF370

Westland Aircraft Ltd., Yeovil, Somerset, October 1944

Westland Aircraft Ltd., Yeovil, Somerset, říjen 1944

The aircraft sported the B Type roundels (upper wing positions only) later over sprayed by C1 Type on fuselage and C Type on wings. The fin flash stayed in original two color appearance.

Letoun nesl znaky typu B, (na křídle pouze shora), později byly přestříkány na typ C1 na trupu a C na křídle. Na kýlovce zůstal znak dvoubarevný



All three Welkins NF Mk.II sported same camouflage Medium Sea Grey (MSG) on upper surfaces with Yellow color on lower ones, the propeller spinners were MSG or (later) Black. The propeller blades were Black with Yellow tips.

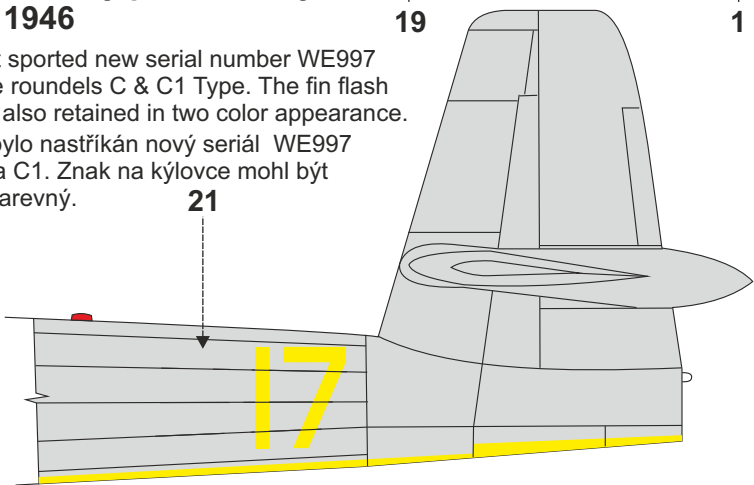
Zbarvení všech tří podob Welkinu NF Mk.II bylo stejné: zhora Medium Sea Grey (MSG), zdola Yellow, vrtulové kužely MSG nebo (později) černé. Vrtulové listy černé se žlutými konci.

Welkin NF Mk.II, WE997

(it was the re-serialled PF370)
(přeznačený PF370)

used for radar trials, 1946
stroj používaný pro zkoušky radaru, 1946

The aircraft sported new serial number WE997 and also ne roundels C & C1 Type. The fin flash could have also retained in two color appearance. Na letoun bylo nastříkán nový seriál WE997 a znaky C a C1. Znak na kýlovce mohl být opět dvoubarevný.



Welkin NF Mk.II, PF370

manufacturer's hack aircraft, used for pressure cabin development, 1945-46
stroj používaný mateřskou firmou pro vývoj přetlakování kabiny, 1945-46

All national insignias were over painted the only marking was the P17 code on fuselage. Znaky byly zatřeny, jediným označením byl kód P17 na trupu.

Westland Welkin

publikace  publication



- ↳ 28 stran
- ↳ 78 fotografií
- ↳ výkresy v měř. 1/72 zpracované na základě výrobních výkresů
- ↳ historie, technický popis a data
- ↳ přehled vyrobených letounů
- ↳ 2 strany barevných kamufl. schémat
- ↳ detaily zbarvení
- ↳ popis výzbroje a výstroje
- ↳ plakát A3

- ↳ 28 pages
- ↳ 78 photos
- ↳ fold-out sheet of 1/72 scale plans based on factory drawings
- ↳ type history and technical description
- ↳ production overview
- ↳ 2 pages full colour profiles
- ↳ camouflage details
- ↳ armament & equipment description
- ↳ pull-out poster

Zásilková služba pro jednotlivce:

MPM - Internet shop
ARTUR MODEL CENTRUM
AEROMEDIA

Obchodní kontakty a objednávky:

MARK I s.r.o.
PO Box 10, 100 31 Praha 10 - Strašnice
Tel/fax: 241 765 158
e-mail: mark1@cmail.cz
www.4pluspublications.com

Available from good bookshops or from:

MARK I Ltd.
PO Box 10, 100 31 Prague 10 - Strasnice, Czech Republic
Tel/fax: +420-241 765 158
e-mail: mark1@cmail.cz
www.4pluspublications.com

210x297 mm
obj. č./cat. No. 4+020